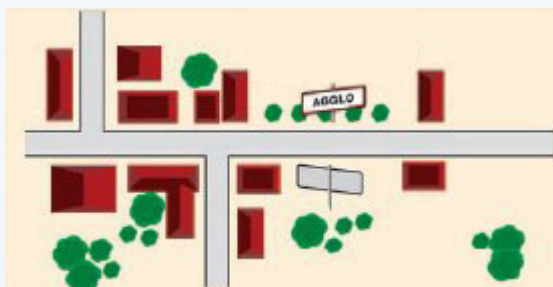


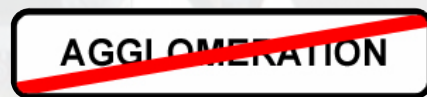
I. Le panneau d'agglomération

L'article R110-2 du Code de la Route définit l'agglomération comme étant un espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde.

Ces panneaux EB10 et EB20 sont disposés de préférence en vis à vis, sur l'accotement droit, avec possibilité de doublement sur l'accotement gauche. Selon l'INSEE, pour qu'il y ait agglomération il ne peut y avoir de discontinuité supérieure à 200 m; ceci détermine le bon positionnement des panneaux d'entrée et de sortie.



Panneau d'entrée EB10



Panneau de sortie EB20

Ces panneaux sont surmontés d'un cartouche correspondant à l'identification de la voie sur laquelle ils sont implantés.

- E 11** E41 (réseau européen - vert)
- N 89** E42 (réseau national - rouge)
- D 28** E43 (réseau départemental - jaune)
- C 6** E44 (réseau communal - blanc)

L'IISR indique que :

- le panneau EB10 ne peut être complété que par les seuls panneaux AB6 ou AB7, B14, E31 et E32,
- le panneau EB20 ne peut être complété que par les seuls panneaux AB6, E31 et E32 à l'exclusion de tout autre signal ou indication.

"le 50 km/h est inutile car induit par le panneau EB10"

Ne doit pas figurer :

- le nom d'un district
- le nom d'une communauté urbaine
- le nom des communes ou d'organisations jumelées
- les classements comme ville fleurie, etc.

(1) Attention : un panneau B14 "70 par exemple" associé à l'EB10 signifie que toute l'agglomération est limitée à 70 km/h.



AB6



AB7



B14 «70» (1)

Les Fontaines
E31

La Couze Pavin
E32

Le nom des agglomérations figurant sur les panneaux de type EB ne doit jamais comporter d'abréviations non courantes.

II. Vitesse à adopter en agglomération

(Article R-413-3 et R-110-2 du code de la Route)

En agglomération, la vitesse des véhicules est limitée à 50 km/h. C'est le **PANNEAU d'AGGLOMERATION** qui la détermine. Son implantation a une importance primordiale pour la crédibilité de la limitation de vitesse. Toutefois, cette limite peut être relevée à 70 km/h ou réduite à 30 km/h, voire même à 20 km/h, dans le respect des conditions précisées ci-dessous.

La vitesse peut être relevée à 70 km/h après analyse précise de la circulation sur des sections de route (classées ou non à grande circulation) caractérisées par :

- des accès pour les riverains et des passages piétons en nombre limité et protégés par des dispositifs appropriés.
- peu de vie urbaine
- peu de carrefours



B14 «70»

La vitesse peut être limitée, de façon ponctuelle, à 30 km/h lorsqu'elle est liée à un aménagement particulier comme les ralentisseurs de types plateaux et coussins.



B14 «30»

La vitesse peut aussi être limitée à 30 km/h sur une section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



B30 (entrée zone)



B51 (sortie zone)

La zone 30 a pour caractéristiques :

- vie locale intense
- espace partagé par des véhicules motorisés, des cyclistes et des piétons
- longueur minimum 200 m
- pas de passages piétons réglementaires
- aménagement physique de la rue

La vitesse peut être limitée à 20 km/h



B52 (entrée zone)



B53 (sortie zone)

L'article R.110-2 du code de la route modifié par le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 prévoit l'instauration de «zone de rencontre» :

Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. **La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.** Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

III Signalisation verticale

Les panneaux doivent faire l'objet d'un entretien régulier. Le film rétro-réfléchissant a une durée de vie limitée.

Le matériel doit être conforme aux normes en vigueur. En agglomération, le revêtement rétro-réfléchissant de classe 2 n'est pas obligatoire hormis pour les panneaux de type AB ainsi que pour tous ceux implantés sur les sections où la vitesse est relevée à 70 km/h. Les panneaux de jalonnement des aménagements cyclables de type DV comportent exclusivement des revêtements de classe 1 quel que soit le milieu où ils sont implantés. Les panneaux vus en même temps ont avantage à avoir des luminances équivalentes.

Les panneaux vétustes doivent être remplacés, les panneaux devenus inutiles doivent être supprimés.

Remarque : En agglomération, il est conseillé de placer les panneaux à une hauteur de 2,30 m pour tenir compte des véhicules pouvant les masquer et pour ne pas gêner la circulation des piétons et des cycles.

IV Signalisation horizontale

Le marquage des chaussées n'est pas obligatoire, sauf sur autoroute et route express. Toutefois, dans tous les cas, doivent être obligatoirement marquées :

- les lignes complétant les panneaux STOP (AB4), et CÉDEZ LE PASSAGE (AB3a), selon les dispositions prévues à l'article 42-2 de la 3^{ème} partie de l'IISR
- les lignes d'effets des feux de signalisation dans les cas précisés à l'article 117-4.C de l'IISR

Lorsque l'autorité compétente juge opportun de recourir au marquage, il doit être réalisé dans les conditions définies par l'IISR

Il est impératif d'utiliser des **produits certifiés** dont les performances (coefficient de glissance, blancheur, rétro-réflexion et durabilité) sont conformes aux référentiels en vigueur, c'est à dire portant la marque NF2 correspondant aux normes européennes transposées en normes françaises depuis le 01/01/2008.

L'emploi de la couleur sur chaussée, quels que soient les techniques et matériaux utilisés, doit respecter les principes généraux suivants :

- Respect de la signalisation réglementaire (cf circulaire du 15 mai 1996 relative à l'utilisation de la couleur sur chaussée - JO n° 138 du 15 juin 1996).
- Exigences sur les caractéristiques de surface des revêtements colorés. Elles doivent être identiques à celles adoptées pour les couches de roulement avec la préoccupation essentielle de l'adhérence (cf circulaire n°2002-39 du 16 mai 2002).

La couleur doit contribuer à rendre l'aménagement de l'espace plus lisible en assurant une certaine cohérence

Couleurs réglementaires	Mise en oeuvre
Blanc	Pour les marquages permanents des chaussées
Rouge vif	Pour les voies de détresse en damiers rouges et blancs.
Bleu	Stationnement à durée limitée réglementé par un disque (zones bleues)
Jaune	Pour le marquage temporaire, ainsi que les lignes zigzag des arrêts d'autobus, les interdictions d'arrêt ou de stationnement et les aires de livraison.

Le marquage vert n'est pas inscrit dans la réglementation. La peinture verte est **tolérée exceptionnellement à des cas complexes d'insécurité réelle** et ne peut être employée qu'en renfort du marquage blanc réglementaire. Il ne s'agit en aucun cas de marquage de chaussée.

Le marquage rouge est à **proscrire pour les passages piétons** car :

- il diminue le contraste entre les bandes blanches et la chaussée,
- il augmente la glissance pour les piétons et les deux-roues,
- il crée une hiérarchisation préjudiciable à l'efficacité des passages pour piétons.

V. Les pouvoirs de police en agglomération

Voies non classées à grande circulation

Mesures	Qui prend l'arrêté	Exercice de la compétence	Article du code de la route
Limites d'agglomération	Maire		R411-2
Priorité	Maire		R411-7
Feux de circulation	Maire		R411-7
Limitation à 70 km/h	Maire	Après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée	R413-3
Limitation inférieure à 50 km/h	Maire		R411-8
Zone 30	Maire	Après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée	R411-4
Zone de rencontre	Maire	Après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée	R411-3-1

Voies classées à grande circulation (R.G.C.)

Mesures	Qui prend l'arrêté	Exercice de la compétence	Article du code de la route
Limites d'agglomération	Maire		R411-2
Priorité	Préfet	Sur proposition ou après consultation du maire	R411-7
Feux de circulation	Préfet	Sur proposition ou après consultation du maire. L'arrêté du préfet comporte, en outre, le plan de gestion des feux de signalisation lumineux de l'ensemble de l'itinéraire ou, s'agissant d'un carrefour isolé, la synchronisation des feux de signalisation lumineux.	R411-7
Limitation à 70 km/h	Maire	Après avis conforme du préfet et consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée	R413-3
Limitation inférieure à 50 km/h	Maire	Après avis du préfet	R411-8
Zone 30	Maire	Après avis conforme du préfet et consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée	R411-4
Zone de rencontre	Maire	Après avis conforme du préfet et consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée	R411-3-1

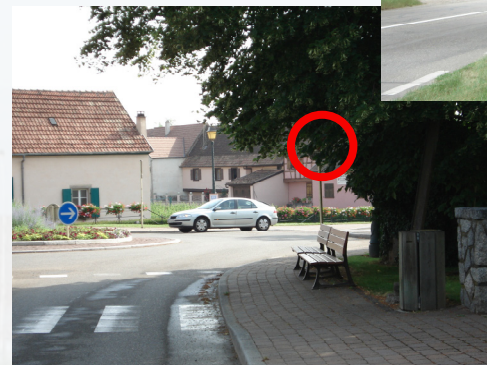
VI. Les erreurs à éviter

Redondance de la signalisation



Le panneau «50» est redondant à celui d'entrée d'agglomération

Un message non visible



Les abords doivent être entretenus et aménagés pour en faciliter la perception.

Passage piéton non conforme



Le marquage rouge pour passage piéton est à proscrire

Annexe

Références bibliographiques

- Code de la route en vigueur à la date de réalisation de cette plaquette
- Convention de Vienne sur la signalisation routière du 8 novembre 1968
- Arrêté du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes
- Signalisation d'information locale : guide technique, LYON Certu, février 2007
- Guide sur le marquage de la chaussée en agglomération, LYON Certu, octobre 2004
- La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables, LYON Certu, mai 2004
- Instruction interministérielle sur la signalisation routière (arrêté du 6 décembre 2011)
- Circulaire relative à la couleur sur chaussée, 15 mai 1996 - JO n° 138 du 15 juin 1996
- Guide des coussins et plateaux : Recommandations techniques, LYON Certu, août 2000
- Liste des produits marqués NF consultable sur le site web de l'ASQUER : asquer.asso.fr
- Circulaire n°2002-39 du 16 mai 2002 relative à l'adhérence des couches de roulement neuves et au contrôle de la macro texture.
- Code de la Rue - Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 - nouvelle réglementation : Certu

Etabli à Colmar en septembre 2013 par le bureau Sécurité Routière et Coordination de la Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin

Contact : ddt-strs-bsrc@haut-rhin.gouv.fr - Site SR 68 : www.sr68.fr

Conception graphique : DDT 68 - Cellule communication - Impression : Imprimés D'Alsace



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

PERTINENCE DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE
La signalisation doit être respectable pour être respectée



LE PANNEAU D'AGGLOMÉRATION

LA VITESSE EN AGGLOMÉRATION

SIGNALISATION HORIZONTALE

SIGNALISATION VERTICALE

LES POUVOIRS DE POLICE EN AGGLOMÉRATION

Septembre 2013